



Projektarbeit

Experiment am D-förmigen Stumpfkörper

Nora M. Bierwagen (Matr.-Nr. 4754262)

Tim Gotzel (Matr.-Nr.)

Amiriman Kianfar (Matr.-Nr.)

Kebria Kiani (Matr.-Nr.)

Florian Timm (Matr.-Nr.)

Ausgegeben: Institut für Strömungsmechanik
Institutsleiter: Prof. Dr.-Ing. R. Radespiel
Technische Universität Braunschweig

Betreuer: M.Sc. Philipp Oswald, (TU Braunschweig)

Veröffentlichung: 4. Januar 2019

Zusammenfassung

evtl. eine Kurzzusammenfassung

Ist das notwendig?

Inhaltsverzeichnis

Nomenklatur	vi
1 Einleitung (NB)	1
2 Grundlagen	2
2.1 Stumpfkörperaerodynamik (TG)	2
2.1.1 Geometrische Einordnung	2
2.1.2 Strömungsbild	2
2.1.3 Praktische Bedeutung der Stumpfkörper	4
2.2 Coandâ-Effekt (TG)	4
2.3 Aktive Strömungsbeeinflussung (NB)	5
3 Konstruktion der rotierenden Walzen (NB)	10
3.1 Zahnform	10
3.2 Anzahl der Zähne	12
3.3 Zahnöffnung	13
4 Widerstandsbestimmung (FT)	15
4.1 Bestimmung des Widerstands mittels des Impulssatzes	15
4.2 Effizienzbetrachtung und Impulskoeffizient	18
4.2.1 Impulskoeffizient	18
4.2.2 Leistungskoeffizient und Leistungsrate	18
5 Experimentelle Untersuchungen im Windkanal (KK)	20
5.1 Windkanalbeschreibung	20
5.2 Messtechnik	21
5.2.1 Messuhr	21
5.2.2 Fischmaul-Sonde	21
5.2.3 Statische Sonde	21
5.2.4 Prandtl-Sonde	21
5.2.5 Drehzahlmesser	21
5.2.6 PSI-Anlage	21
5.3 Versuchsvorbereitung	21
6 Versuchsauswertung	22
6.1 Messdaten	22
6.2 Vergleich mit Erwartungen	22
6.3 Vergleich zum Modell ohne Walzen	22
6.4 Effizienzbetrachtung	22
7 Fazit	23
Literaturverzeichnis	24
Abbildungsverzeichnis	25
Tabellenverzeichnis	26
A Technische Zeichnungen (NB, TG)	27

Nomenklatur

Lateinische Bezeichnungen

D	Höhe des Stumpfkörpers
f	Frequenz
Str	Strouhal-Zahl
U_∞	Anströmungsgeschwindigkeit

Griechische Bezeichnungen

Indizes

Abkürzungen

NB	<u>N</u> ora M. <u>B</u> ierwagen
TG	<u>T</u> im <u>G</u> otzel
AK	<u>A</u> miriman <u>K</u> ianfar
KK	<u>K</u> ebria <u>K</u> iani
FT	<u>F</u> lorian <u>T</u> imm
rpm	Umdrehungen pro Minute

Kapitel 1

Einleitung (NB)

Im Rahmen dieser Arbeit werden Experimente an D-förmigen Stumpfkörpern im Windkanal durchgeführt. Stumpfkörper haben einen großen Luftwiderstand, der hauptsächlich aus dem Druckwiderstand besteht. Es soll ein neuer Ansatz untersucht werden, der es ermöglichen soll, den Widerstand des Körpers zu verringern.

Diese Arbeit folgt auf die Masterarbeit [2] von Bilges am Institut für Strömungsmechanik der Technischen Universität Braunschweig. Hier wurde eine Steigerung der Effektivität durch die Kombination von zwei verschiedenen widerstandsreduzierenden Ansätzen erreicht. Dabei wurde ein über eine Coânda-Fläche gebläffener Luftstrahl mit einer bewegten Oberflächen kombiniert. Das Stumpfkörpermodell und der Aktuationsmechanismus sind für diese Arbeit übernommen worden. Am Ende des Modells befinden sich zwei rotierende Walzen, die zusätzlich mit einer Verzahnung versehen sind und sich drehen. Über diese Walzen wird impulsartig Druckluft in die Strömung eingebracht. Hinter dem Modell werden die Druckverläufe gemessen, sodass der Widerstand des Körpers bestimmt werden kann.

Ziel der Arbeit ist es heraus zu finden, ob eine Effizienz bzgl. der Widerstandsreduktion mit dieser Art der Anregung festgestellt werden kann. Außerdem soll im Bezug auf eine praktische Anwendung von bspw. LKW's eine Energiebetrachtung durchgeführt werden.

Da es sich bei diesem Dokument um eine Projektarbeit handelt, an der insgesamt fünf Personen mitgewirkt haben, stehen hinter jeder Kapitel- bzw. Unterkapitelüberschrift die Initialen des Autors. In Tabelle 1.1 ist eine Aufschlüsselung der Initialien gegeben.

Name	Initialien
Nora M. Bierwagen	NB
Tim Gotzel	TG
Amiriman Kianfar	AK
Kebria Kiani	KK
Florian Timm	FT

Tabelle 1.1: Initialien der beteiligten Personen

Kapitel 2

Grundlagen

2.1 Stumpfkörperaerodynamik (TG)

Im folgenden Kapitel wird der Begriff der Stumpfkörper in Abgrenzung zu den schlanken Körpern eingeführt. Dabei soll im Besonderen auf das charakteristische Strömungsfeld eingegangen und die Charakteristiken des Nachlaufs spezifiziert werden.

2.1.1 Geometrische Einordnung

Ein stumpfer Körper in einer Anströmung differenziert sich geometrisch von einem schlanken insofern, dass er eine signifikante Dicke quer zur Anströmung aufweist, welche in vergleichbarer Größenordnung wie die Abmessungen parallel zur Anströmung liegt. Als Maß kann das Dickenverhältnis σ als Kehrwert des Schlankheitsgrades λ herangezogen werden, welches das Verhältnis von Dicke zu Breite wiedergibt:

$$\sigma = \frac{1}{\lambda} = \frac{d}{l} \quad (2.1)$$

Wie in Abbildung 2.1 zu sehen ist, verändert sich das Strömungsbild maßgeblich mit dem Dickenverhältnis σ , wobei der Übergang von schlanken zu stumpfen Körpern fließend ist.

Neben dem Dickenverhältnis kann ein diskontinuierlicher Verlauf der Köpergeometrie, wie dies beispielsweise bei der ausgeprägten Hinterkanten eines Fahrzeughecks der Fall ist, als geometrische Charakterisierung eines stumpfen Körpers herangezogen werden.

2.1.2 Strömungsbild

Bei der Umströmung des Körpers kommt es zur Ausbildung einer Grenzschicht. Ein Teil der kinetischen Energie der Grenzschichtströmung wird durch Reibung an der Wand dissipiert. Die Geometrie eines stumpfen Körpers, wie in Abbildung 2.1 dargestellt, führt gemäß Bernoulli zu einer Absenkung des statischen Drucks bis zur dicksten Stelle. Hinter dieser steigt der statische Druck wieder an, wobei die durch Reibung verringerte kinetische Energie nicht mehr ausreicht, um gegen diesen anzuströmen. Ist die kinetische Energie vollends in Druck umgewandelt, kommt es zur Rückströmung, wobei die Grenzschicht ablöst [8].

Der gleichen Argumentation folgend ist der Ablösepunkt an einer gegebenenfalls vorhandenen

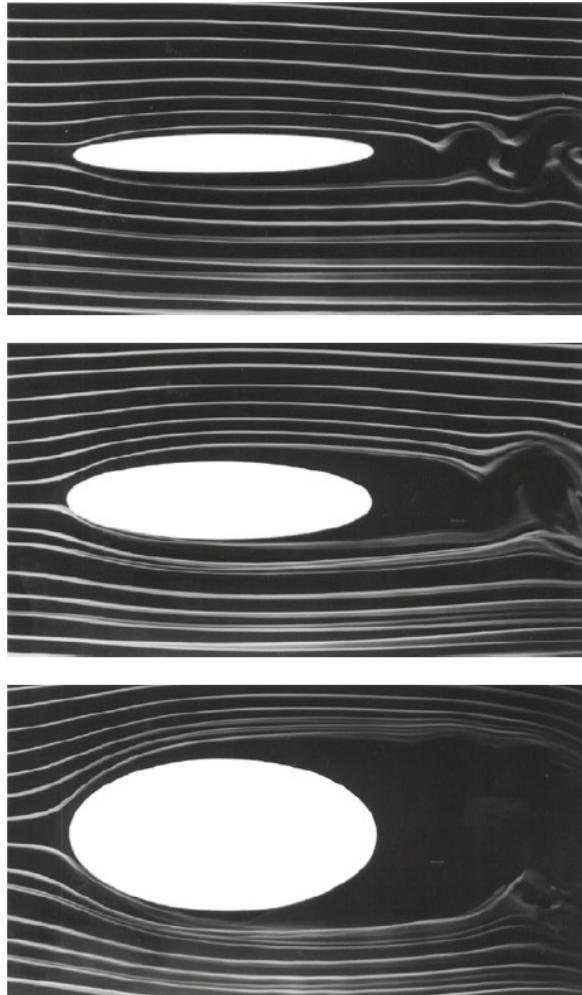


Abbildung 2.1: elliptische Zylinder unterschiedlicher Dickenverhältnisse im Rauchkanal [8]
 oben $\sigma = 0,13$
 Mitte $\sigma = 0,26$
 unten $\sigma = 0,5$

diskontinuierlichen Stelle der Körpergeometrie lokalisiert. In der Praxis ist dies häufig eine Hinterkante.

Das Ablösen hat die Ausbildung eines Totwassers zur Folge, in dessen Gebiet sich das Fluid bedingt durch Zähigkeitseffekte verwirbelt und Wirbelschichten ausbildet. Wie man in Abbildung 2.3 sehen kann, ist das Totwasser ein Charakteristikum des Strömungsbildes stumpfer Körper. Im Vergleich dazu ist dieses Gebiet beim Strömungsbild schlanker Körper, wie in Abbildung 2.2 zu sehen, nicht vorhanden, da hier ein nahezu störungsfreies Abströmen möglich ist.

Innerhalb des Totwassers existiert eine instationäre periodische Strömung, welche durch Druckschwankungen zu oszillierende Ablösungen führt. Diese Oszillation weist eine charakteristische Frequenz auf und wird durch die Stouhal-Zahl Sr beschrieben.

Die Wirbel innerhalb der turbulenten Strömung zerfallen kaskadenartig in kleinere Wirbel und dissipieren dabei ihre Energie in Wärme, bis sie sich gänzlich auflösen und sich erneut ein laminares Strömungsprofil ausbildet. Dennoch ergibt sich im Nachlauf des stumpfen Körpers eine Delle im Geschwindigkeitsfeld.

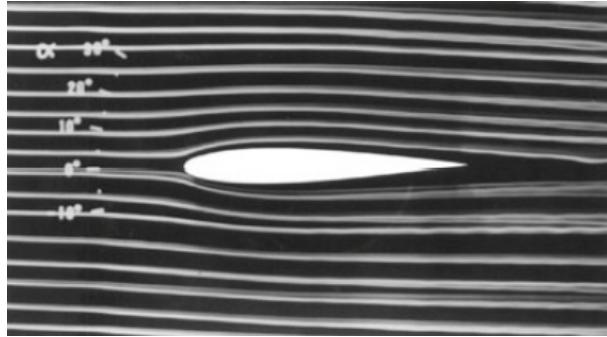


Abbildung 2.2: Stromlinienbild eines schlanken Körpers im Rauchkanal [8]

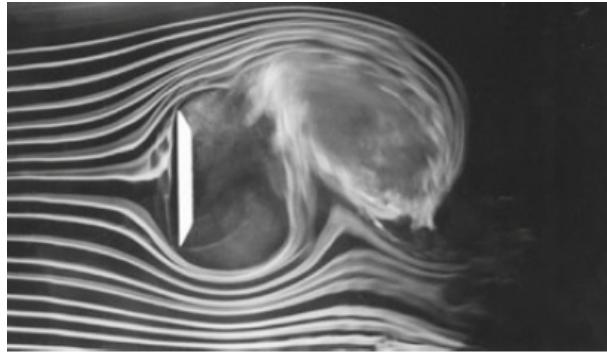


Abbildung 2.3: Stromlinienbild eines stumpfen Körpers im Rauchkanal [8]

2.1.3 Praktische Bedeutung der Stumpfkörper

tbd

2.2 Coandâ-Effekt (TG)

Der Coandâ-Effekt tritt auf, wenn ein Strahl entlang einer Körperkontur strömt. Anders als die bisher betrachtete Strömung, kann die sogenannte Coandâ-Strömung des Strahles der Kontur einer konvexen Rundung folgen ohne abzulösen. Bei der normalen Anströmung führt die konvexe Rundung nach Bernoulli zu einer Verlangsamung der Strömung und demgemäß einer Druckerhöhung, was eine Rückströmung und Ablösung zur Folge hat. Dies wurde bereits in 2.1.2 diskutiert.

Da es sich bei der Coandâ-Strömung um einen Strahl handelt, gibt es zur Grenzschicht eine zusätzliche Reibungsschicht zum umgebenden Medium. Dies wird in Abbildung 2.5 gezeigt. Da das Umgebungsmedium ruht gibt es gemäß Bernoulli keinen Druckanstieg entlang der konvexen Rundung, die Grenzschicht bleibt stabil. Aus diesem Grund haftet die Coandâ-Strömung länger an Körperkontur an.

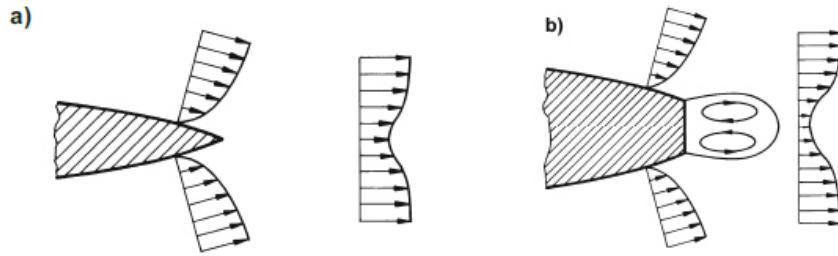


Abbildung 2.4: Nachlauf eines a) schlanken Körpers und eines b) stumpfen Körpers [8]

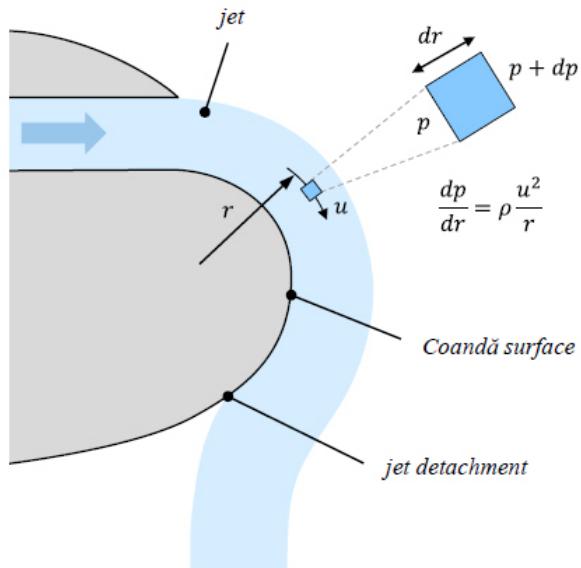


Abbildung 2.5: Skizze zum Coandă-Effekt [13]

2.3 Aktive Strömungsbeeinflussung (NB)

Stumpfe Körper haben meist ein abruptes Ende, an dem sich strömungsmechanische Nachteile ergeben. Deshalb soll durch eine Anpassung der Geometrie des Körpers oder durch die strukturelle Veränderung des Todwassers dieser ausgeglichen werden. Ziel ist es, den Basisdruck anzuheben und darüber den Druckwiderstand des Körpers zu verringern [8].

Die nachfolgende Arbeit konzentriert sich auf ein aktives Verfahren der Strömungsbeeinflussung, weshalb im folgenden einige bis jetzt realisierte Verfahren vorgestellt werden.

Bearman [8] hat als einer der ersten die aktive Strömungsbeeinflussung nachgewiesen. Abbildung 2.6 zeigt das verwendete Stumpfkörpermodell. Dabei ist als Besonderheit auf die poröse Basis A_0 hinzuweisen, durch die zusätzlich Luft am Ende des Körpers ausgestoßen wird. Es werden zwei Ausblasequerschnitte A_0 gewählt, einmal über fast die gesamte Fläche und einmal über knapp die Hälfte der Fläche in der Mitte angeordnet.

Der Druck hinter dem Körper nimmt mit wachsendem Volumenstrom zu. Die austretende Luft sorgt dafür, dass die Strömungsablösung vom Körperende weggeschoben wird. Sie fungiert wie eine Trennplatte im Bereich der passiven Strömungsbeeinflussung. Durch die erst weiter hinten stattfindende Verwirbelung, fällt der Widerstand des Körpers ab.

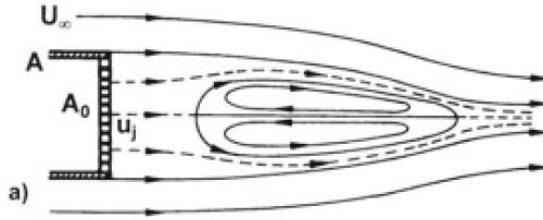


Abbildung 2.6: Stumpfkörper mit Ausblasung von Bearman [8]

Geropp und Odenthal beschreiben in [5] Experimente zur Einblasung am Ende eines Kraftfahrzeugs über zwei Schlitze mit Nutzung des Coandâ-Effekts (Abbildung 2.7).

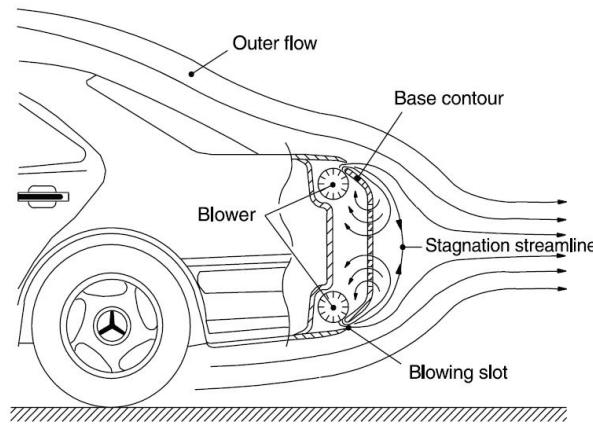


Abbildung 2.7: Stumpfkörper mit Ausblasung von Geropp [5]

Hierbei ist für die Beeinflussung der Grenzschicht die Ausblasung bei hohen Geschwindigkeiten erforderlich. Durch den Coandâ-Effekt wird die eingeblasene Luft in das Todwasser umgelenkt, wo sie wieder abgesaugt wird. Dadurch wird der Druck hinter dem Fahrzeug erhöht und der Gesamtwiderstand verringert. Die Experimente zeigen, dass eine Druckerhöhung von 50% und eine Widerstandsverringerung um 10% möglich ist. Außerdem wird ein Energivorteil für moderate Ausblasgeschwindigkeiten mathematisch festgestellt.

In [1] wird zusätzlich zu den vorher beschriebenen Verfahren die Ausblasung gepulst durchgeführt. Dabei soll der Einfluss von Frequenz und Amplitude auf das Widerstandsverhalten untersucht werden.

In Abbildung 2.8 ist der schematische Aufbau der gepulsten Ausblasung dargestellt. Diese wird über Ventile realisiert, die eine Rechteckkurve mit einem duty cycle (weitere Erläuterungen in Kapitel 3) von 40% erzeugen. Direkt unter der Ausblasstelle wird zusätzlich noch eine Coandâ-Fläche befestigt.

Mit eher steigender Frequenz und steigender Amplitude, wurde eine Umlenkung der Grenzschicht beobachtet. Über eine gepulste Einblasung, nahe der natürlichen Ablösefrequenz der Strömung, kann nach [1] der Widerstand am meisten (10%) gesenkt werden. Bei zusätzlicher Nutzung der Coandâ-Fläche kann eine Reduktion von 20% erreicht werden.

Modi et al. [10] versucht durch drehende Zylinder den Widerstand zu reduzieren. Dabei benutzt [10] unterschiedliche Modelle. Für erste Versuche wird das Modell in Abbildung 2.9 benutzt und später der Truck aus Abbildung 2.11.

Für den Körper in Abbildung 2.9 sind Strömungsbilder (Abbildung 2.10) aufgenommen worden. Diese sind mit einem Anstellwinkel des Körpers von 20 Grad entstanden. Das Verhältnis der Drehgeschwindigkeit der Zylinder U_c bzgl. der Anströmgeschwindigkeit U wurde variiert.

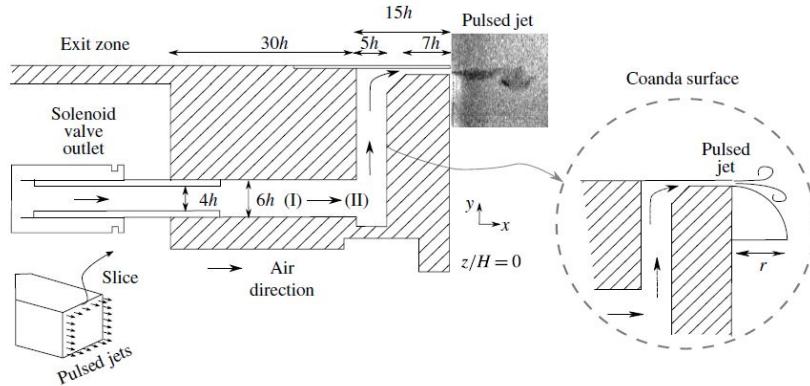


Abbildung 2.8: Ausblasung von [1]

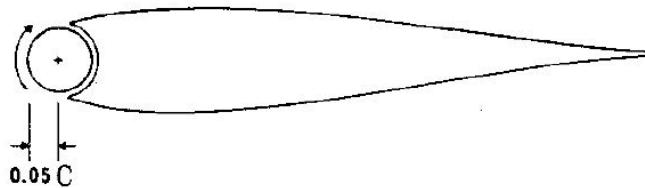


Abbildung 2.9: Stumpfkörpermodell mit Walze von Modi et al. [10]

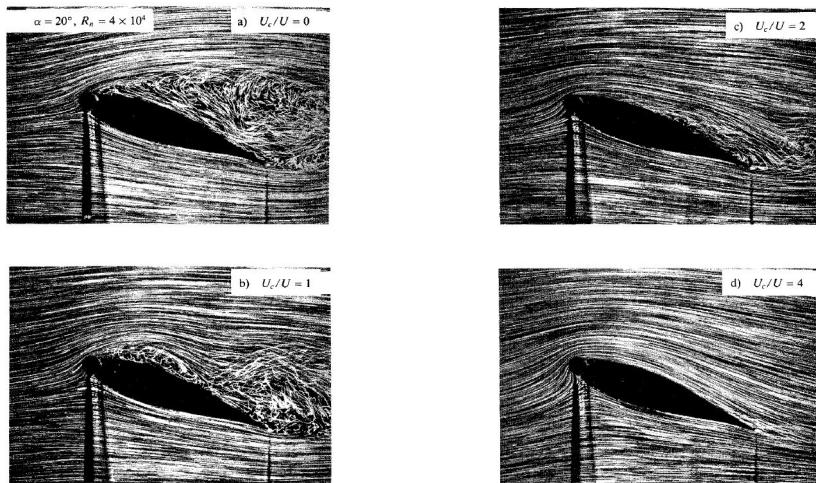


Abbildung 2.10: Strömungsbilder von Modi et al. [10]

Auf den Strömungsbildern (Abbildung 2.10) kann gut gesehen werden, dass bei nicht rotierenden Zylindern $U_c/U = 0$ (oben links) die Ablösung stark ist im Vergleich zu $U_c/U = 4$ (unten rechts), also die Zylinder drehen viermal schneller als die Anströmung.

Bei den Versuchen am Truckmodell sind die Zylinder zuerst angeordnet, wie in Abbildung 2.11 dargestellt. Bei dem ersten Versuch werden die Rauigkeiten der Zylinder variiert. Es gibt einen glatten Zylinder, einen mit einer Rauigkeit von 40 und einen mit 80. Außerdem wird wieder das Verhältnis der Drehgeschwindigkeiten der Zylinder U_c bzgl. der Anströmgeschwindigkeit U für alle drei Fälle variiert. Daraus ergeben sich die Widerstandsreduktionen in Tabelle 2.1.

Da der hintere Zylinder keinen Impuls in die Grenzschicht einbringen kann, wurde ein zweites Experiment mit anderer Konfiguration durchgeführt. Dabei wurde ein Zylinder mit spiralför-

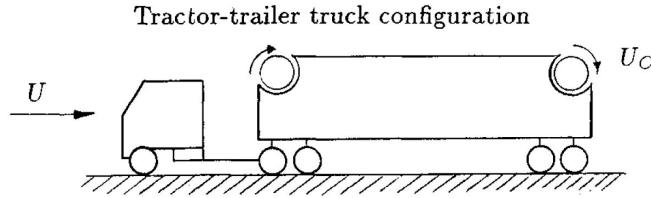


Abbildung 2.11: Erstes Truckmodell von Modi et al. [10]

Zylinder	Widerstandsreduktion [%]	U_c/U
glatt	5	2
Rauhigkeit 80	10	2.1
Rauhigkeit 40	13	2.1

Tabelle 2.1: Widerstandsreduktion bei Modi

miger Rille in der Oberfläche und einer mit einer Vielkeil-Verzahnung, deren Rillen parallel zur Drehachse verlaufen, verwendet. Die Position des ersten Zylinders bleibt unverändert, der Zweite wird ans Ende des ersten Drittels der Truckoberseite positioniert (siehe Abbildung 2.12).

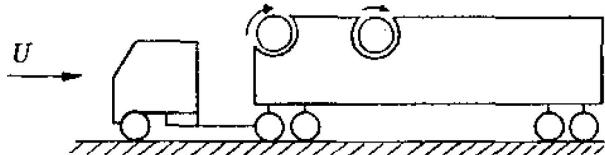


Abbildung 2.12: Zweites Truckmodell von Modi et al. [10]

Der spiralförmige Zylinder erzielte das gleiche Ergebnis, wie der Zylinder mit einer Rauhigkeit von 40 im ersten Experiment. Der Vielkeil-Verzahnungszylinder hat allerdings einen großen Einfluss auf den Widerstand. Bei alleiniger Betrachtung des vorderen Zylinders wird eine Reduktion von 29% erreicht, beide Zylinder erreichen bis zu 41%.

In [6] wird eine rückwertsgewandte Stufe ein 2D-Modell und anschließend ein 3D-Modell (Abbildung 2.13) untersucht. Das besondere dabei ist die Anregungsform über einen Lautsprecher, der ein monofrequentes, sinusförmiges Anregungssignal durch kleine Löcher in die Strömung gibt. Über die Sinusfunktion wird erreicht, dass die eingeströmte Masse über eine Periode betrachtet gleich Null ist. Neben der Untersuchung im Windkanal wurde eine instationäre Simulation entwickelt und validiert, diese ermöglicht einen genaueren Einblick in die Wirbelstrukturen. Bei einer hochfrequenten Anregung kann die Bildung von Wirbeln unterdrückt werden. Dadurch wird der Druck hinter der Basis erhöht und der Luftwiderstand des Körpers sinkt.

Alle bisher vorgestellten Verfahren haben nur eine Steuerung des Vorgangs betrachtet. In [7] wird jetzt zusätzlich eine Regelung des Mechanismus der Strömungsbeeinflussung eingeführt. Dabei möchte man äußere Störungen mit berücksichtigen, die zum Beispiel sich gegenseitig beeinflussende Kraftfahrzeuge aufeinander haben.

Im Rahmen der Arbeit [7] wurden unterschiedliche Körper ähnlich zu denen in Abbildung 2.13 analysiert. An der rückwärts gewandten Stufe wurde erfolgreich die Wideranlegelänge über einen segmentierten Schlitz an der Stufenkante geregelt. Außerdem konnte eine Unterdrückung von Störungen erreicht werden. Das Ganze wurde über eine Robuste Regelung realisiert.

Am stumpfen Körper wurde mit Hilfe einer Phasenregelung an Ober- und Unterseite eine Widerstandsreduzierung von bis zu 15% erreicht.

Die Tandemkonfiguration (zwei Körper hintereinander) wurde im Rahmen einer Machbarkeits-

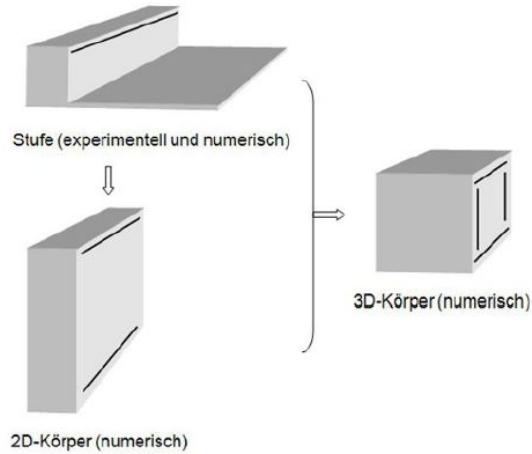


Abbildung 2.13: Modelle nach Gong [6]

studie [7] untersucht und für zukünftige Arbeiten als sinnvoll betrachtet. Dabei geht es um die Störeinflüsse, die der erste Körper auf den zweiten hat und wie dieser die Störung über eine Regelung beseitigen kann, sodass auch beim zweiten Körper eine Widerstandsreduzierung möglich ist.

Die Regelung stellt einen weiteren Schritt in Bezug auf eine Widerstandsreduktion von Stumpfkörpern dar. Im Rahmen dieser Arbeit wird eine Regelung nicht mit betrachtet, da erst das neue Konzept untersucht werden muss. Dieses kann dann evtl. in Zukunft um eine Regelung erweitert werden.

Kapitel 3

Konstruktion der rotierenden Walzen (NB)

Bevor das Experiment im Windkanal stattfinden kann, müssen die rotierenden Walzen für den Stumpfkörper konstruiert werden. Die Walzen sitzen am Ende des Körpers, wie in Abbildung 3.1 gezeigt. Es sind drei unterschiedliche Walzenpaare entstanden: ein glattes Walzenpaar, ein gezahntes Walzenpaar mit einem duty cycle von 33% und ein gezahntes Walzenpaar mit einem duty cycle von 50 %.

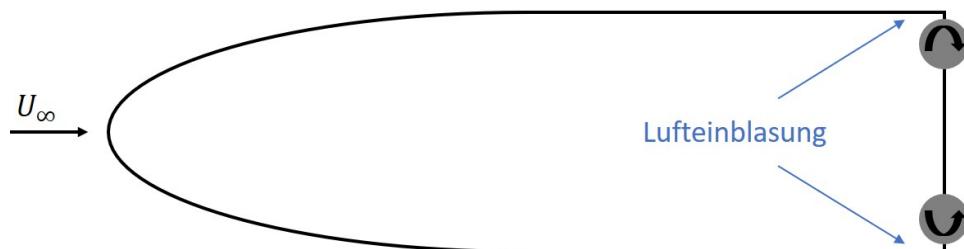


Abbildung 3.1: schematische Darstellung des VersuchsmodeLLS

Die rotierenden Walzen erfüllen die Aufgabe, der gepulsten Einblasung in die Strömung am Ende des Stumpfkörpers.

Die Walzen bestehen aus einer Aluminium Innenewelle und einem mit Presspassung verbundenen Teflonrohr. In dem Teflonrohr ist die entscheidende Zahngemometrie eingebracht. Für Konstruktion des Teflonrohrs mussten folgende Aspekte betrachtet werden:

1. Zahnform
2. Anzahl der Zähne
3. Zahnöffnung

3.1 Zahnform

Für die Wahl einer Zahnform muss erst das auf die Strömung aufgebrachte Signal festgelegt werden. Als Signale kommen dafür unterschiedliche Funktionen in Frage: Sinus-Funktion, Dirac-Impuls, Heaviside-Funktion usw..

Bei der endgültigen Wahl eines Signals ist der fertigungstechnische Aspekt ein weiterer wichtiger Parameter, der in diesem Fall die Wahl des Signals entschieden hat. Als finales Wellendesign

wurden die zwei Wellen aus Abbildung 3.2 gefertigt. Diese wurden gewählt, da eine Fräsbearbeitung des Teflonrohrs zu strömungsmechanisch ungünstigen Effekten geführt hätte. Der Fräser hat immer eine endliche Breite, sodass die Strömung durch die eventuell auftretenden minimalen Kanten zwischen den einzelnen Fräsbahnen gestört werden könnte. Somit wurde sich für eine Fertigung auf der Drehmaschine entschieden. Dabei wurden die Zahntäler über eine exzentrische Einspannung erreicht. Die Wahl für zwei Wellen wird im Folgenden näher betrachtet.

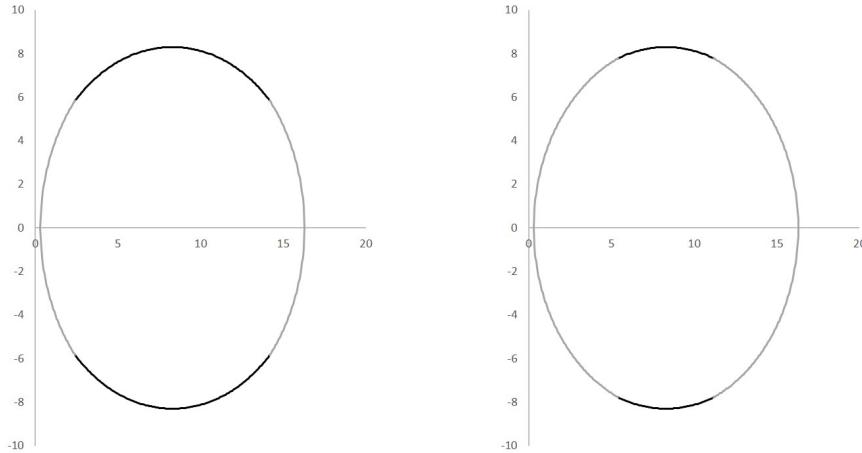


Abbildung 3.2: Querschnitt durch die finalen Walzen

Die Walzen Formen lassen sich über mehrere Kreisfunktion auf unterschiedlichen Intervallen darstellen (verschiedene Farben in Abbildung 3.2). Die linke Walze kann beschrieben werden über Gleichung 3.1.

$$\begin{aligned} f_1(x) &= \pm \sqrt{9,15^2 - (x - 9,45)^2} \quad x \in [0, 3; 2, 42] \\ g_1(x) &= \pm \sqrt{8,3^2 - (x - 8,3)^2} \quad x \in [2, 42; 14, 18] \\ h_1(x) &= \pm \sqrt{9,15^2 - (x - 7,15)^2} \quad x \in [14, 18; 16] \end{aligned} \quad (3.1)$$

Die rechte Walze kann beschrieben werden über Gleichung 3.2.

$$\begin{aligned} f_2(x) &= \pm \sqrt{8,48^2 - (x - 8,78)^2} \quad x \in [0, 3; 5, 39] \\ g_2(x) &= \pm \sqrt{8,3^2 - (x - 8,3)^2} \quad x \in [5, 39; 10, 61] \\ h_2(x) &= \pm \sqrt{8,48^2 - (x - 7,82)^2} \quad x \in [10, 61; 16] \end{aligned} \quad (3.2)$$

Aus der Form der Walzen, die die Zahnform darstellen, lässt sich rückwirkend auf die Signalform schließen. Das Signal ist in Abbildung 3.3 dargestellt. Ein Wert von 0.3 mm entspricht dabei einem offenen Signal, d.h. es wird Luft in den Spalt eingeblasen. Bei einem Wert von 0 mm findet keine Einblasung statt. In den Graphiken ist ein Signalverlauf für eine Viertelumumdrehung der Walze dargestellt. Aufgrund von Symmetrie folgt im weiteren ein spiegelverkehrter Verlauf und danach eine periodische Fortsetzung, wie in Abbildung 3.4 dargestellt.

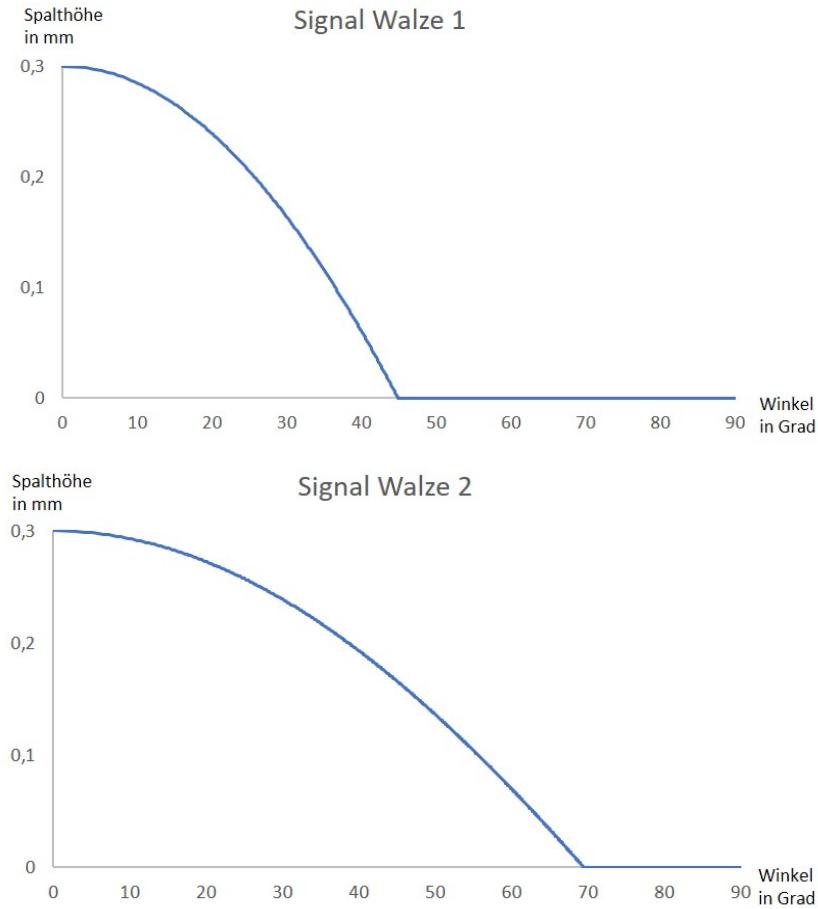


Abbildung 3.3: Signalverlauf der Walzen

3.2 Anzahl der Zähne

Als zweites wird im folgenden auf die Entscheidung der Anzahl der Zähne detaillierter eingegangen. Ein ausschlaggebender Punkt ist dabei, dass die Einblasung mit einer Frequenz in Umgebung der Ablösefrequenz der Strömung durchgeführt wird, besonders interessant ist eine Frequenz leicht oberhalb der Ablösefrequenz (siehe [11]). Außerdem soll die Drehzahl der Elektromotoren nicht über- bzw. unterschritten werden. Diese liegt maximal bei 3650 Umdrehungen pro Minute und minimal bei 100 Umdrehungen pro Minute.

Die Ablösefrequenz der Strömung kann über die dimensionslose Strouhal-Zahl berechnet werden. Die Stouhal-Zahl ist nach [9] definiert als

$$Str = \frac{f * D}{U_\infty} \quad (3.3)$$

Hierbei ist f die Ablösefrequenz der Strömung, D die Profildicke im breitesten Querschnitt und U_∞ die Anströmgeschwindigkeit des Windkanals.

Wenn man Gleichung 3.3 nach der gewünschten Variable umstellt (siehe Gleichung 3.4) und die gegebenen Werte aus Tabelle 3.1 einsetzt, erhält man

$$f = \frac{Str * U_\infty}{D} = \frac{0,23 * 15 \text{ m s}^{-1}}{0,0534 \text{ m}} = 64,61 \text{ Hz} \quad (3.4)$$

Aus der Frequenz, die mindestens erreicht werden soll, kann nun berechnet werden, wie schnell sich die Walze mit welcher Zähnezahl drehen muss. Das Ergebnis für unterschiedliche Zähne



Abbildung 3.4: Periodische Signale der Walzen

Parameter	Wert
Strouhal-Zahl	0,23
Anströmgeschwindigkeit	15 m s^{-1}
Profildicke	53,4 mm

Tabelle 3.1: Modellwerte für Frequenzberechnung

findet sich in Tabelle 3.2.

Anzahl der Zähne	Drehgeschwindigkeit der Welle [Hz]	Drehgeschwindigkeit der Welle [rpm]
1	64,61	3876,6
2	32,30	1938,0
4	16,15	969,0
6	10,77	646,2
8	8,08	484,8
10	6,46	387,6

Tabelle 3.2: Zähnezahlen mit zugehörigen Frequenzen

Aufgrund von Symmetrie und um dem möglichen entstehen einer Unwucht entgegen zu wirken, wurde sich für eine gerade Zähnezahl entschieden. Durch die benötigte ausreichend große Lücke zwischen den Zähnen um einen effektiven Luftausstoß zu gewährleisten, wurde sich für eine Zähnezahl von zwei pro Walze entschieden.

3.3 Zahnöffnung

Als dritten Aspekt der Zahngestaltung wird im folgendem die Zahnöffnung betrachtet. Es wurden zwei Walzen mit zwei unterschiedlichen duty cyclen gefertigt. Der duty cycle gibt den prozentualen Anteil der Zahnöffnung auf die gesamtmögliche Zahnöffnung (keine Zähne) an. Die Berechnungen des duty cycles für die erste Walze ist über Integration von Gleichung 3.1 und für die zweite Walze von Gleichung 3.2 an einer Viertelwalze erfolgt. Für die Berechnungen wird das MATLAB Skript aus Abbildung 3.5 verwendet. Somit ergibt sich für die erste Walze ein duty cycle von 33% und für die zweite von 50%.

```
%Berechnung der Zahnöffnung
%Exzentrizität 1
f=@(x) sqrt((9.15.*9.15)-((x-9.45).* (x-9.45)));
q=integral(f, 0.3, 2.42);

%Exzentrizität 2
%f=@(x) sqrt((8.48.*8.48)-((x-8.48-0.3).* (x-8.48-0.3)));
%q=integral(f, 0.3, 5.39);

%Teil 2
g=@(x) sqrt((8.3.*8.3)-((x-8.3).* (x-8.3)));
r=integral(g, 2.42, 8.3); %Schnittpkt anpassen

%Außenkreis 16,6mm
h=@(x) sqrt((8.3.*8.3)-((x-8.3).* (x-8.3)));
s=integral(g, 0, 8.3);

%Innenkreis 16mm
t = pi.* 8.*8 / 4;

%freie Fläche
zahnf=q+r-t;
spaltf=s-t-zahnf;

prozent = spaltf /(s-t);

%Ausgabe
disp(['Zahnöffnung ' num2str(prozent)]);
```

Abbildung 3.5: MATLAB Skript zur Berechnung der Zahnöffnung

Kapitel 4

Widerstandsbestimmung (FT)

Das Ziel dieser Arbeit ist es, festzustellen, ob die hybride aktive Strömungsbeeinflussung von stumpfen Körpern mittels gepulster Druckluftjets über zwei rotierende Coandâ-Walzen mit kleiner Zahnzahl an der Körperrückseite eine nennenswerte Widerstandsreduktion gegenüber dem Fall ohne Beeinflussung erzielt.

Hierzu muss aus den Versuchsdaten einerseits die jeweiligen Widerstandswerte des Körpers bestimmt werden. Andererseits ist es erforderlich, abzuschätzen, ob diese Form der Strömungsmodifikation unter dem Schlussstrich Energie einsparen kann oder für die Aktuationsmechanismen möglicherweise sogar mehr Energie aufgewandt werden muss, als an Einsparung gewonnen werden kann. Zusätzlich ist es von Interesse zu bestimmen, wie groß der Impuls ist, der durch die Aktuation in die Strömung eingebracht wird.

Die Gleichungen für diese Zwecke sollen in diesem Kapitel hergeleitet und erläutert werden.

4.1 Bestimmung des Widerstands mittels des Impulssatzes

Die nachfolgenden Ausführungen orientieren sich eng an Hucho [8].

Der Widerstand eines stumpfen Körpers innerhalb einer Strömung macht sich als Impulsverlust derselben stromabwärts bemerkbar. Der gesuchte Widerstand kann somit bestimmt werden, in dem der Geschwindigkeitsverlauf der Strömung im Nachlauf betrachtet und mittels des Impulssatzes ausgewertet wird.

Um den Geschwindigkeitsverlauf zu bestimmen, können mehrere Methoden angewandt werden, wobei im Rahmen dieser Arbeit die Geschwindigkeiten aus den dynamischen Drücken ermittelt werden.

Der Messrechen im Nachlauf liefert hierzu diverse Drücke - statische und dynamische.

Damit wir unser vereinfachtes mathematisches Modell auf die Versuchsdaten anwenden können, müssen die Drücke der einzelnen Sonden in der Form

$$\bar{p} = \sum_{i=0}^n \frac{p_i}{n} \quad (4.1)$$

zeitlich gemittelt werden. Die Summe aller über einen Zeitraum genommenen Drücke p_i wird hierbei durch die Anzahl n dieser Drücke innerhalb dieses Zeitraums geteilt.

Über den die Definition des dynamischen Drucks q bzw. den Zusammenhang

$$u_1(y) = \sqrt{\frac{2}{\rho}(p_g - p_\infty)} = \sqrt{\frac{2}{\rho}q(y)} \quad (4.2)$$

lässt sich wie oben beschrieben der Geschwindigkeitsverlauf aus den gemessenen Drücken bestimmen.

Wobei u_1 die Strömungsgeschwindigkeit im Nachlauf in Abhängigkeit der y -Koordinate und q der gemessene dynamische Druck ist.

Der Widerstand des Körpers selber lässt sich nun finden, wenn ein Kontrollvolumen wie in Abbildung 4.1 um den Körper gelegt und eine Impulsbilanz aufgestellt wird [8]. Es wird im Folgenden vereinfacht von einer horizontalen, inkompressiblen 2D-Strömung ausgegangen und der Impulssatz in x -Richtung

$$\rho \int_{(K)} v_x dQ = F_{Kx} + F_{Px} + F_{Sx} \quad (4.3)$$

betrachtet.

Die Dichte der umströmenden Luft wird hierbei mit ρ bezeichnet. Zudem entspricht in Gleichung 4.3 F_{Kx} den angreifenden Volumenkräften, F_{Px} der am freien Teil des Volumen angreifenden Oberflächenkräft (Druckkraft) und F_{Sx} der Stützkraft.

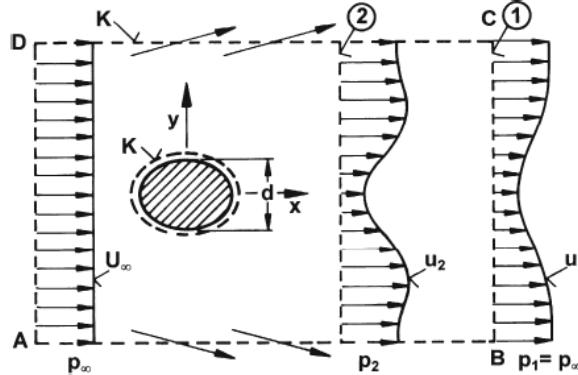


Abbildung 4.1: Kontrollvolumen K um einen Körper mit Geschwindigkeitsverteilungen $u(x,y)$ [8]

Die Volumenkraft F_{Kx} kann dabei zu null gesetzt werden, da die Strömung in Richtung x horizontal verläuft und auch abgesehen von der Gewichtskraft keine anderen Volumenkräfte wirken.

Wenn das Kontrollvolumen, wie es in Abbildung 4.1 zu sehen ist, weit genug ab vom Körper gelegt ist, herrscht an den Begrenzungsrändern AD, BC, AB und DC der konstante Druck p_∞ . Dies resultiert in einer Druckkraft $F_{Px} = 0$, da sich die Kräfte an den Rändern aufheben.

Die Stützkraft kann nun also dem Nettoimpulsfluss gleichgesetzt werden:

$$\rho \int_{(K)} v_x dQ = -\rho b \int u_1(u_\infty - u_1) dy = F_{Sx}. \quad (4.4)$$

Hier ist b die Breite des Modells senkrecht zur Zeichenebene und U_∞ die Geschwindigkeit der umgestörten Anströmung.

Die Stützkraft des festen Teils des Kontrollvolumens - also des Stumpfkörpers - hängt mit dem Widerstand in der Form

$$W = -F_{Sx} \quad (4.5)$$

zusammen. W ist also gleich der Stützkraft mit negativem Vorzeichen.

Daraus folgt der Ausdruck für den Widerstand zu

$$W = \rho b \int u_1(u_\infty - u_1) dy. \quad (4.6)$$

Der Widerstand lässt sich dimensionslos und somit vergleichbarer über den Widerstandsbeiwert C_w ausdrücken. Dieser ist als

$$C_w = \frac{W}{\frac{\rho}{2} U_\infty^2 bd} \quad (4.7)$$

definiert.

Nach Einsetzen der Gleichung 4.6 ergibt sich für den Widerstandsbeiwert

$$C_w = \frac{2}{U_\infty^2 d} \int u_1(U_\infty - u_1) dy. \quad (4.8)$$

Die Integrationsgrenzen müssen an die vertikale Ausdehnung der Sonden am Messrechen im Nachlauf angepasst werden.

Mit Hilfe dieser Formeln kann dann ein mögliche Reduktion des Widerstandsbeiwertes festgestellt werden.

Diese Vorgehensweise ist legitim, wenn an der Messstelle im Nachlauf näherungsweise angenommen werden kann, dass der statische Druck wieder p_∞ entspricht und sich die Druckterme im Impulssatz auf beiden Seiten des Kontrollvolumens gegenseitig aufheben. Wird die Nachlaufdelle hingegen näher am Körper gemessen, weicht der dort gemessene statische Druck von p_∞ ab. Dies kann nach *B.M. Jones*, wie sie beispielsweise bei *Schlichting* [12] zu finden ist, durch eine Korrektur berücksichtigt werden.

Hierbei werden die Drücke, die theoretisch an einem Querschnitt 1 weit genug weg vom Körper und somit von der statischen Druckabweichung herrschen, auf Drücke zurückgeführt, die näher am Körper tatsächlich gemessen werden. Der neue Querschnitt, bei welchem die Messung stattfindet, erhält den Index (2).

Der Widerstand in diesem Fall ergibt sich zu

$$W = 2b \int \sqrt{p_{t2} - p_2} (\sqrt{p_{t\infty} - p_\infty} - \sqrt{p_{t2} - p_\infty}) dy_2. \quad (4.9)$$

Wobei p_{t2} und $p_{t\infty}$ dem Totaldruck im Nachlaufquerschnitt bzw. dem Totaldruck der ungestörten Anströmung entspricht.

Für den Widerstandsbeiwert erhält man

$$C_w = 2 \int_{(2)} \sqrt{\frac{p_{t2} - p_2}{q_\infty}} \left(1 - \sqrt{\frac{p_{t2} - p_\infty}{q_\infty}} \right) d\left(\frac{y}{d}\right). \quad (4.10)$$

4.2 Effizienzbetrachtung und Impulskoeffizient

4.2.1 Impulskoeffizient

Der Impulskoeffizient C_μ wird als Maß für die Intensität der Ausblasung verwendet [4] und ist im Falle von kontinuierlicher Ausblasung als

$$C_\mu = \frac{\dot{m}_{jet} \cdot U_{jet}}{\frac{1}{2} \rho_\infty^2 \cdot U_\infty \cdot A_{ref}} \quad (4.11)$$

definiert. Dabei entspricht \dot{m}_{jet} dem Massenstrom, der durch die Spalte ausgeblasen wird. U_{jet} bezeichnet die Geschwindigkeit dieses Ausblasestroms. A_{ref} wiederum dient als Bezugsfläche. Im Falle des getesteten Stumpfkörpers wird als A_{ref} die projizierte Fläche der Körperhöhe verwendet. [2]

Die Periodizität der Ausblasung kann zusätzlich im Impulskoeffizient berücksichtigt werden und führt auf die Form [3]

$$\langle C_\mu \rangle = \frac{\rho_{jet} \langle U_{jet}^2 \rangle A_{Spalt}}{\frac{1}{2} \rho_\infty U_\infty^2 A_{ref}}. \quad (4.12)$$

In Gleichung 4.12 steht der $\langle \rangle$ -Operator für die jeweiligen zeitlichen Mittelwerte und A_{Spalt} bezeichnet die Fläche des Ausblasespalts.

Der Duty-Cycle des Signals der Walzen α kann mit betrachtet werden. Daraus folgt für den Impulskoeffizient mit Berücksichtigung der Periodizität die Gleichung

$$\langle C_\mu \rangle = \alpha C_\mu \quad (4.13)$$

Mittels des Impulskoeffizienten kann die Effektivität der Ausblasung beschrieben werden. Auch für den Vergleich zwischen den untersuchten Walzenpaaren ist die Betrachtung des Impulskoeffizienten maßgeblich.

4.2.2 Leistungskoeffizient und Leistungsrate

Eine alleinige Betrachtung und ein Vergleich der C_w -Werte für den Fall ohne Druckluftzuführung und rotierende Walzen, sowie den Fall mit aktiver Stromungsbeeinflussung ist allerdings nicht ausreichend.

Die durch eine Widerstandsreduktion bedingte Leistungseinsparung im Anwendungsfall könnte durchaus durch die extern aufzubringende Leistung für Druckluft und Walzenrotation ausgeglichen oder übertroffen werden, sodass letztendlich zusätzliche Energie aufgebracht und der Zweck der Anwendung verfehlt würde.

Ob diese Form der Strömungsbeeinflussung also eine reale Netto-Leistungseinsparung zur Folge hat, muss folglich durch andere Kennzahlen quantifiziert werden.

Zunächst verwenden wir für die Effizienzbetrachtung eine Leistungsrate PR , die als

$$PR = \frac{(W_0 - W) \cdot u_\infty}{\frac{1}{2} \dot{m}_j u_j^2 + 2P_M} \quad (4.14)$$

eingeführt wird.

Der Zähler drückt die eingesparte Widerstandsleistung des Falls mit aktiver Strömungsbeeinflussung im Vergleich mit dem neutralen Fall aus. Dieser Term quantifiziert somit, in welchem Umfang die Energiedissipation in der Strömung im zweiten Versuch reduziert wurde.

Der Nenner hingegen repräsentiert hingegen die Leistung welche dem Modell bzw. der Strömung von externer Quelle zugeführt werden muss, um den gewünschten Effekt zu erzielen.

Der erste Summand $\frac{1}{2} \dot{m}_j u_j^2$ charakterisiert die kinetische Leistung der Druckluft-Jets, die durch die Spalte ausgeblasen werden. Diese Darstellung vernachlässigt, dass die Druckluftbeaufschlagung in den Leitungen Verluste mit sich trägt und auch der Kompressor selber keinen optimalen Wirkungsgrad besitzt. Somit handelt es sich bei diesem Term um die idealisierte Jet-Leistung.

Der zweite Summand trägt dem Zustand Rechnung, dass die rotierenden Walzen, die verschiedenen Widerstände erleiden, von zwei Elektromotoren angetrieben werden müssen. Diese Leistung wird mittels eines Leistungsmessgerätes ermittelt.

Des Weiteren wird als weitere Größe noch der Leistungskoeffizient C_{Power} benötigt, welcher als

$$C_{Power} = \frac{E_{jet} \dot{m}_{jet} + p_{jet} U_{jet} A_{jet} - (E_p \dot{m}_a + p_p U_p A_p)}{\frac{1}{2} \rho_\infty U_\infty^2 A_{ref}} \quad (4.15)$$

mit

$$E = c_v T + \frac{U^2}{2} \quad (4.16)$$

definiert ist.

Größen mit Indize p entsprechen dabei den Größen innerhalb des Plenums, in dem die Strömung nicht kontrahiert wird. Des Weiteren bezeichnet c_v die spezifische Wärmekapazität von Luft bei konstantem Volumen, T die Temperatur der Luft und U die Geschwindigkeit.

Dieser Koeffizient drückt das Verhältnis der aufzubringenden Leistung durch die Aktuation zur in der Anströmung vorhandenen Leistung aus.

Kapitel 5

Experimentelle Untersuchungen im Windkanal (KK)

5.1 Windkanalbeschreibung

Für die experimentellen Untersuchungen steht der LNB (Leiser Niedergeschwindigkeitskanal Braunschweig) vom Institut für Strömungsmechanik der technischen Universität Braunschweig zur Verfügung.

Dieser ist an beiden Enden offen und wird durch die Umgebungsluft im Raum versorgt, was als Eiffel-Bauart bezeichnet wird. (Abbildung 5.1). Durch eine besondere Art der Polsterung bzw. Schalldämpfer und einen geräuscharmen Elektroantrieb, ist dieser Windkanal so für einen möglichst leisen Betrieb konstruiert worden.



Abbildung 5.1: LNB-ISM TU Braunschweig

Testkörper, die für die Untersuchung eine maximale Anströmgeschwindigkeit von 20 m/s benötigen und die passende Größe haben, sind für Versuche in diesem Windkanal geeignet.

5.2 Messtechnik

Nicht nur bei der Versuchsvorbereitung, sondern auch während des Versuchs werden Messgeräte und Einrichtungen benötigt, ohne die eine sinnvolle Untersuchung und rechnerische Ermittlungen der Versuchspараметer nicht möglich ist.

Hier wird auf die für den Versuch eingesetzten Messmittel und deren Funktionsweisen eingegangen.

5.2.1 Messuhr

Die Messuhr wird für die Messung der Längendifferenzen oder auch Längen eingesetzt. Mit einer üblichen Genauigkeit von $10 \mu\text{m}$ und einem Messbereich von 5 bis 60 mm eignen sich die Messuhren für Parallelitäts- und Ebenheitsmessungen.

5.2.2 Fischmaul-Sonde

Die Fischmaul-Sonde ist im Prinzip ein an der Spitze plattgedrücktes Pitot-Rohr. Sie eignet sich am besten für Staudruckmessungen an bzw. in angeströmten Spalten.

5.2.3 Statische Sonde

Die statische Sonde besitzt nur Bohrungen, die tangential zur Strömung sind und deshalb nur $\frac{1}{4}\pi r$ die Messung des statischen Drucks geeignet sind. Damit die Bohrungen möglichst keinen dynamischen Anteil messen, müssen sie sich weit genug entfernt von der Sondenspitze befinden, da in und nach diesem Bereich, die Strömung umgelenkt wird und lokal nicht mehr tangential zu den Bohrungseintrittsflächen steht.

5.2.4 Prandtl-Sonde

Diese Sonde kombiniert die statische Sonde und das Pitot-Rohr. Die von der seitlichen Bohrungen gemessenen Drücke laufen im inneren System gegen den an der Spitze gemessenen Staudruck. So mit wird der statische Druck vom Gesamtdruck abgezogen und der dynamische Druck erhalten. Durch weitere Rechnungen ist es möglich, mittels dynamischen Drucks die Anströmgeschwindigkeiten zu berechnen.

5.2.5 Drehzahlmesser

5.2.6 PSI-Anlage

5.3 Versuchsvorbereitung

Kapitel 6

Versuchsauswertung

6.1 Messdaten

6.2 Vergleich mit Erwartungen

6.3 Vergleich zum Modell ohne Walzen

6.4 Effizienzbetrachtung

Kapitel 7

Fazit

Literaturverzeichnis

- [1] D. Barros, Jacques Borée, Bernd R. Noack, Andreas Spohn, and Tony Ruiz. Bluff body drag manipulation using pulsed jets and coanda effect. *Journal of Fluid Mechanics*, 805:422–459, 2016.
- [2] S. Bilges. *Experimentelle Untersuchung einer neuartigen hybriden Coanda-Aktuierung an einem Stumpfkörper*. Masterarbeit, Technische Universität Braunschweig, Braunschweig, 2018.
- [3] T. Chabert, J. Dandois, and É. Garnier. Experimental closed-loop control of flow separation over a plain flap using slope seeking. *Experiments in Fluids*, 55(8):1, 2014.
- [4] Yosef El Sayed M., N. Beck, P. Kumar, R. Semaan, and R. Radespiel. Challenges in the experimental quantification of the momentum coefficient of circulation controlled wings. In A. Dillmann, G. Heller, E. Krämer, C. Wagner, S. Bansmer, R. Radespiel, and R. Semaan, editors, *New results in numerical and experimental fluid mechanics XI*, volume 136 of *Notes on Numerical Fluid Mechanics and Multidisciplinary Design*, pages 533–543. Springer, Cham, 2018.
- [5] D. Geropp and H.-J. Odenthal. Drag reduction of motor vehicles by active flow control using the coanda effect. *Experiments in Fluids*, 28(1):74–85, 2000.
- [6] J. Gong. *Grundlagenuntersuchung zur aktiven Beeinflussung der abgelösten Strömungen*. Phd, Universität Stuttgart, Stuttgart, 2015.
- [7] L. Henning. *Regelung abgelöster Scherschichten durch aktive Beeinflussung*. Phd thesis, Technische Universität Berlin, Berlin, 2008.
- [8] W.-H. Hucho. *Aerodynamik der stumpfen Körper: Physikalische Grundlagen und Anwendungen in der Praxis*. Strömungsmechanik. Vieweg + Teubner, Wiesbaden, 2., vollst. überarb. und erw. aufl. edition, 2011.
- [9] A. Leder. *Abgelöste Strömungen Physikalische Grundlagen*. Grundlagen und Fortschritte der Ingenieurwissenschaften / Fundamentals and Advances in the Engineering Sciences. Vieweg+Teubner Verlag, Wiesbaden, 1992.
- [10] V. J. Modi, M. S. U. K. Fernando, and T. Yokomizo. Moving surface boundary-layer control - studies with bluff bodies and application. *AIAA Journal*, 29(9):1400–1406, 1991.
- [11] P. Oswald. *Experimental investigations of active and passive drag-reducing devices over a D-shaped bluff body*. Masterarbeit, Technische Universität Braunschweig, Braunschweig, 2017.
- [12] H. Schlichting and E. Truckenbrodt. *Aerodynamik des Flugzeuges: Erster Band: Grundlagen aus der Strömungstechnik Aerodynamik des Tragflügels (Teil I)*. Klassiker der Technik. Springer, Berlin and Heidelberg, 3. auflage edition, 2001.
- [13] K. Stadlberger. *Modelling and Performance Aspects of Coandâ Flap Systems*. Phd thesis, Technische Universität München, München, 2016.

Abbildungsverzeichnis

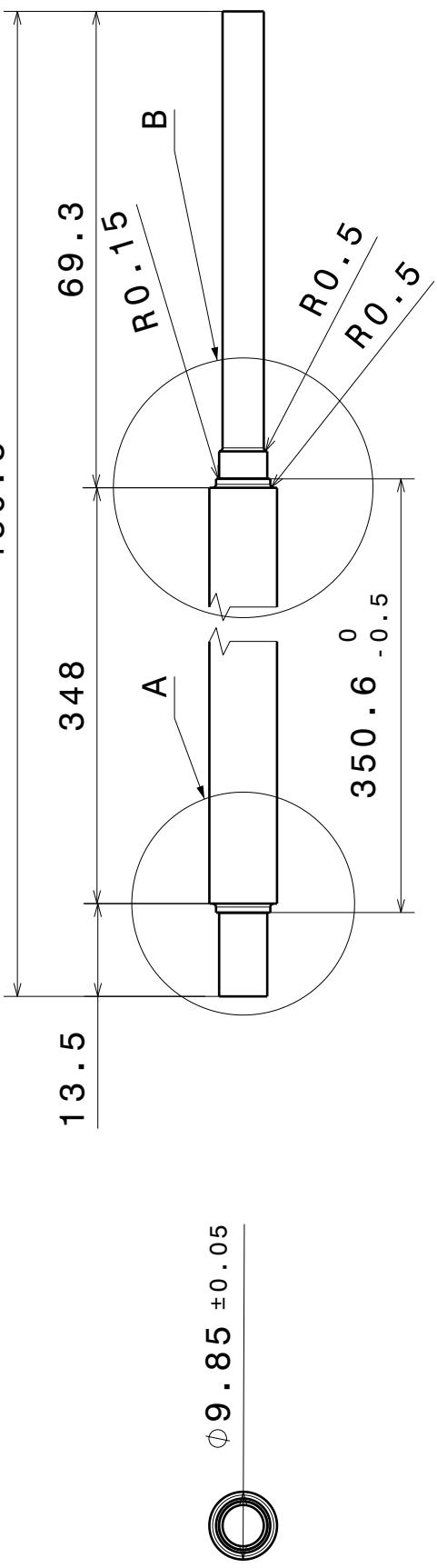
2.1	elliptische Zylinder unterschiedlicher Dickenverhältnisse im Rauchkanal [8] oben $\sigma = 0,13$ Mitte $\sigma = 0,26$ unten $\sigma = 0,5$	3
2.2	Stromlinienbild eines schlanken Körpers im Rauchkanal [8]	4
2.3	Stromlinienbild eines stumpfen Körpers im Rauchkanal [8]	4
2.4	Nachlauf eines a) schlanken Körpers und eines b) stumpfen Körpers [8]	5
2.5	Skizze zum Coandâ-Effekt [13]	5
2.6	Stumpfkörper mit Ausblasung von Bearman [8]	6
2.7	Stumpfkörper mit Ausblasung von Geropp [5]	6
2.8	Ausblasung von [1]	7
2.9	Stumpfkörpermodell mit Walze von Modi et al. [10]	7
2.10	Strömungsbilder von Modi et al. [10]	7
2.11	Erstes Truckmodell von Modi et al. [10]	8
2.12	Zweites Truckmodell von Modi et al. [10]	8
2.13	Modelle nach Gong [6]	9
3.1	schematische Darstellung des VersuchsmodeLLS	10
3.2	Querschnitt durch die finalen Walzen	11
3.3	Signalverlauf der Walzen	12
3.4	Periodische Signale der Walzen	13
3.5	MATLAB Skript zur Berechnung der Zahnöffnung	14
4.1	Kontrollvolumen K um einen Körper mit Geschwindigkeitsverteilungen $u(x,y)$ [8]	16
5.1	LNB-ISM TU Braunschweig	20

Tabellenverzeichnis

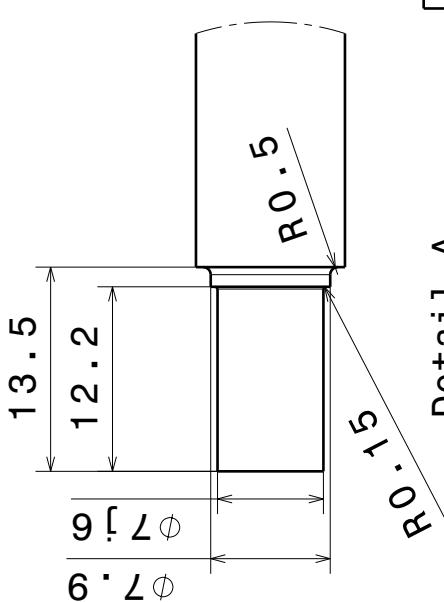
1.1	Initialien der beteiligten Personen	1
2.1	Widerstandsreduktion bei Modi	8
3.1	Modellwerte für Frequenzberechnung	13
3.2	Zähnezahlen mit zugehörigen Frequenzen	13

Anhang A

Technsiche Zeichnungen (NB, TG)



Detail B
Maßstab: 2:1



Detail A
Maßstab: 2:1

A

D

C

B

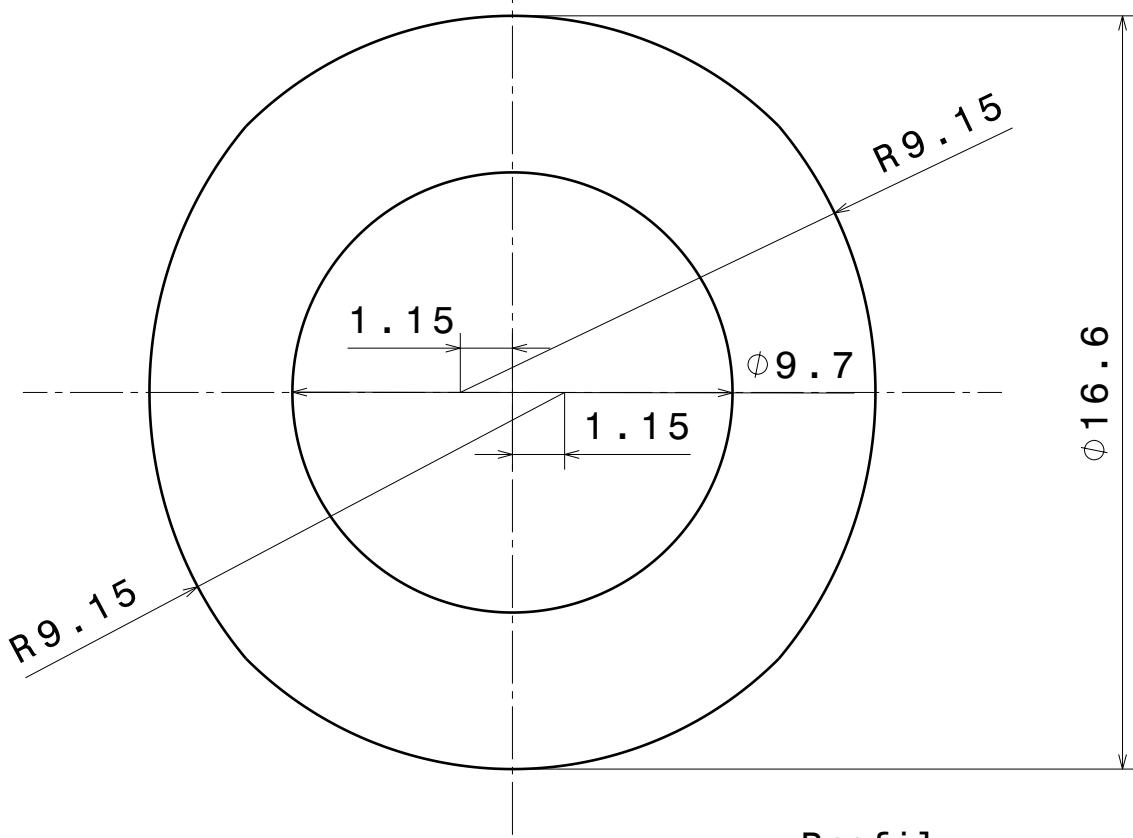
A

348

4

4

Vorderansicht
Maßstab: 1:1



Profil
Maßstab: 6:1

2

2

Oberfläche

Allgemeintoleranz
DIN ISO 2768-m-K

Werkstoff
PTFE

ISM
Philipp Oswald
0176 / 46 500 611
philipp.oswald@
tu-braunschweig.de

Erstellt durch
P. Oswald

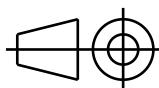
Genehmigt von

Sachnummer

Titel
Welle A

Dokumenttenart**Fertigungszeichnung**

Stückzahl
2



Maßstab
1:1

Änd.

Ausgabedatum
08.11.2018

Spr.
de

Blatt
1/1

1

1

D

C

B

A

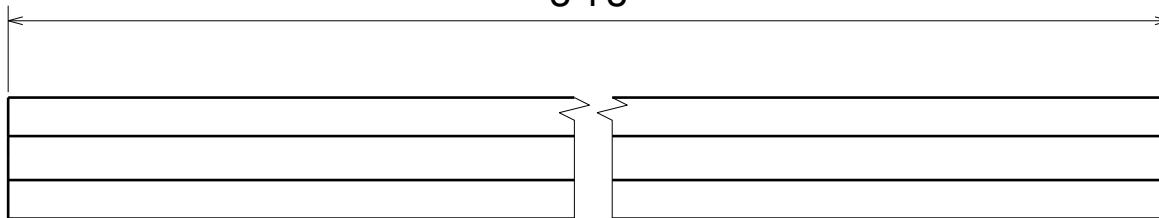
D

C

B

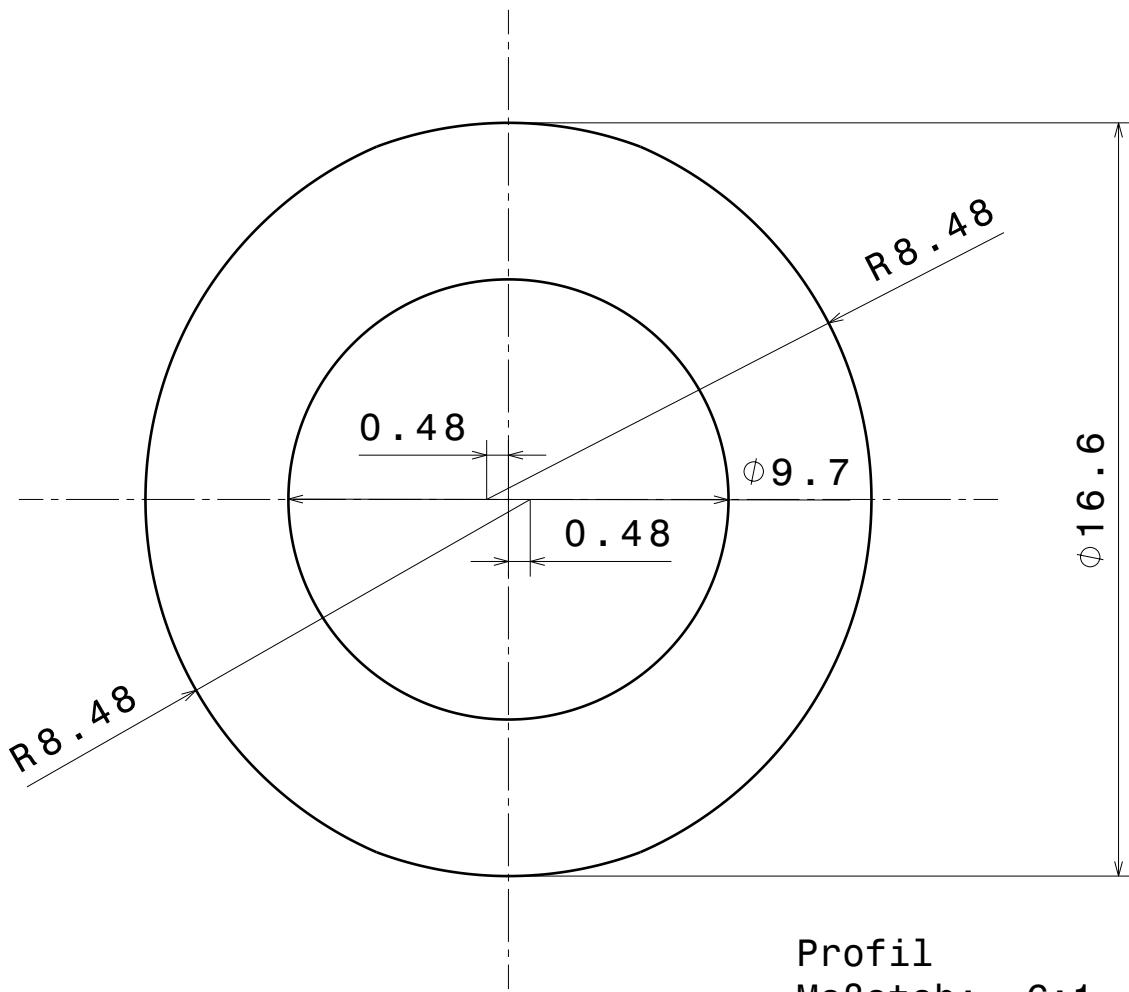
A

348



Vorderansicht

Maßstab: 1:1



Profil
Maßstab: 6:1

Oberfläche

Allgemeintoleranz
DIN ISO 2768-m-K

Werkstoff
PTFE

ISM
Philipp Oswald
0176 / 46 500 611
philipp.oswald@
tu-braunschweig.de

Erstellt durch
P. Oswald

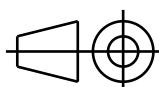
Genehmigt von

Sachnummer

Titel
Welle B

Dokumenttenart
Fertigungszeichnung

Stückzahl
2



Maßstab	Änd.	Ausgabedatum	Spr.	Blatt
1:1		08.11.2018	de	1 / 1

D

C

B

A

4

3

2

1

Anhang B

Messreihe

Text.